

Pressemitteilung vom 8. Dezember 2010

## Neue Studien stärken Tram und Bus in Innsbruck das Rückgrat

Eine neue Untersuchung von DI Martin Schönherr zieht in Innsbruck vorgegebene Parameter heran, um zu dem Schluss zu kommen:

*Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht Leistungssteigerungen um den Faktor 3,3 im Personentransport pro Fahrspur. Das bedeutet, dass die Leistungsfähigkeit einer zweispurigen Straße bei der Umwandlung einer Fahrspur in eine vom übrigen Verkehr abgetrennten ÖPNV- Fahrspur um 215% gesteigert wird.*

Weitere Schlüsse, die Schönherr aus den Untersuchungsergebnissen zieht:

*Im Personenverkehr stehen dem Umweltverbund (FußgängerInnen, RadfahrerInnen, ÖPNV) 90% der Investitionen im Verkehrswegebau und -betrieb zu. Der ermittelte Aufteilungsschlüssel rechtfertigt jedenfalls die Führung öffentlicher Verkehrsmittel auf vom übrigen Verkehr abgetrennten Fahrwegen und eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fußgänger zu Lasten des PKW-Verkehrs.*

Die Studie kann hier downgeloadet werden:

[Leistungssteigerungen im Straßennetz durch den öffentlichen Personennahverkehr](#)

In einer weiteren Untersuchung hat sich DI Martin Schönherr der "Regionalbahn" angenommen und beweist, dass der in Innsbruck eingeschlagene Weg des Tram-Ausbaues der richtige ist - und die Investitionskosten im Vergleich zum Straßenbau durchaus angemessen sind.

Die Untersuchung im Volltext:

[Kostenfalle Verkehr - ist die Regionalbahn teuer?](#)

**Beide Untersuchungen zeigen erneut auf, dass es notwendig ist, Tram und Bus getrennt vom motorisierten Individualverkehr zu führen und zwar auch dort, wo dies zu Lasten des Autoverkehrs geht** - eine Forderung, die nicht nur wir, sondern auch professionelle VerkehrsplanerInnen seit langer Zeit stellen und der in Innsbruck bislang nur zögernd nachgekommen wurde.

Aufgezeigt wird auch, dass gerade in dichtest bebauten Städten wie Innsbruck die Straßenbahn als "stadtverträglichstes" Verkehrsmittel weiterhin forciert werden sollte. **Konkret sollten diese Erkenntnisse zu einer Umsetzung aller Tram-Erweiterungen, auch der bislang noch nicht politisch beschlossenen, und der gesamten "Regionalbahn" inklusive des Streckenabschnitts nach Hall führen** - und zwar wie vorgesehen ohne Bau-Unterbrechungen.

Manni Schneiderbauer u.a.,  
Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr

Erstveröffentlichung der Studien auf:  
[Planung richtig herum](#)